

**Informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGOM en l'àmbit d'estudi delimitat per acord de Ple de 15/12/2008 que inclou el sector del Pla Especial Cap de Creu – Sant Onofre – Rambla Samà (Subzona 9a), incloent les finques 2, 2b i 4 del C/ Sant Onofre i les finques 19, 21 i 23 del C/ Santa Anna**

**Municipi de Vilanova i la Geltrú**  
**Comarca del Garraf**

Promotor: Serveis tècnics de l'Ajuntament de  
Vilanova i la Geltrú  
Redactor de l'EAMG: Ajuntament de  
Vilanova i la Geltrú

---

En compliment de l'article 18.3 de la llei de la mobilitat i del Decret 344/2006 de regulació dels estudis de la mobilitat generada s'emet el següent informe relatiu a l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada per la Modificació Puntual del PGOM en l'àmbit d'estudi delimitat per acord de Ple de 15/12/2008 que inclou el sector del Pla Especial Cap de Creu – Sant Onofre – Rambla Samà (Subzona 9a), incloent les finques 2, 2b i 4 del C/ Sant Onofre i les finques 19, 21 i 23 del C/ Santa Anna, de Vilanova i la Geltrú.

## **1. Antecedents**

El 15/12/2008 l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú va aprovar la modificació puntual del planejament en aquest àmbit.

Posteriorment, la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona (CTUB), de 16 de desembre de 2010, en relació a aquest expedient demanava aportar tot un conjunt d'informació que no s'havia inclòs en aquella primera tramitació. Un d'aquests requeriments era incorporar l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada, d'acord amb el que establia el marc normatiu vigent.

Enguany, l'Ajuntament presenta una nova modificació puntual del PGOM en aquest àmbit, que en part reformula el planejament vigent i en redueix significativament la superfície de sostre inicial (en 18.870 m<sup>2</sup>st).

Total superfície	Planejament actual (m <sup>2</sup> )	Planejament proposat (m <sup>2</sup> )	Variació (m <sup>2</sup> )
Total	13.218,00	8.915,77	- 4.302,23
De sostre	29.140,0	10.270,0	- 18.870,0

## 2. Objecte

L'informe té per objecte comprovar l'adequació de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada, als continguts de la llei de la mobilitat, i s'aplicaran com a criteris els establerts en el Decret 344/2006, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.

El desenvolupament d'aquest projecte suposarà un increment de la mobilitat actual, però una reducció important respecte al planejament actual. Així mateix, la documentació aportada cita que l'àmbit que generarà la major part de la mobilitat generada estarà subjecta a la redacció d'un pla de millora urbana que determinarà:

- l'ordenació de l'edificabilitat privada.
- La qualificació com a espais lliures i equipaments de la part no destinada a edificació de l'interior d'illa.
- La delimitació d'un únic polígon d'actuació urbanística, o la divisió poligonal, amb un màxim de dos polígons coherents amb l'estructura urbana (carrer Manuel de Cabanyes) i parcel·laria del sector, preveient les obertures o penetracions que facilitin la connexió des dels vials perimetrals amb aquests espais públics.
- Possibilitar la construcció d'un aparcament soterrat que, en aplicació de l'art. 34.2 del reglament de la Llei d'urbanisme i d'acord amb l'estudi la viabilitat econòmica del PMU, podria ser d'aprofitament privat si és el cas.

## 3. Estimació de la demanda de mobilitat generada

L'Estudi de mobilitat estima que l'ampliació de la superfície incrementarà la mobilitat actual en un total de **1.790 desplaçaments en dia tipus**, si bé aquest valor és molt inferior al que considerava el planejament vigent (que s'estimava en 3.014 desplaçaments diaris). L'estudi aplica les ràtios del Decret 344/2006, per calcular la nova mobilitat generada, tal i com mostra la taula següent.

Usos	Increment Àrea (m <sup>2</sup> )	Increment Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Nre. Habitatges o llits hotel	Viatges generats (m <sup>2</sup> ) (Decret)	Total viatges generats (EAMG)
residencial	3.852,42	9.243,00		924	924
comercial		1.027,00		514	513
altres equipaments		500,00		100	100
zona verda	5.063,35			253	253
<b>TOTAL</b>	8.915,77	10.770,00		1.791	1.790

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida aquesta proposta.

En relació al repartiment modal, l'estudi mostra un anàlisi detallat del repartiment modal intern i extern de la ciutat (extret del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Vilanova i la Geltrú) i de les característiques d'aquesta mobilitat (temps de desplaçament, origen/destinació, distribució horària...). L'EAMG aplica aquests valors a la nova mobilitat generada.

Repartiment modal proposat	A PEU / BICI	TRANSPORT PÚBLIC	VEHICLE PRIVAT
% quota modal	52,0%	10,2%	37,8%
Viatges/dia	931	183	677

Així mateix, l'estudi també fa una proposta de distribució horària d'aquesta nova mobilitat.

Des de la redacció del present informe s'accepta aquesta proposta per realitzar l'avaluació de l'impacte de la mobilitat sobre les diferents xarxes.

#### 4. Mobilitat en vehicle privat

Pel que fa a la xarxa viària d'accés a l'àmbit de estudi, l'EAMG fa referència tant a les infraestructures viàries interurbanes d'accés a la ciutat (C-32, C-31, C-15, BV-2115 i BV-2112), com a les principals vies urbanes d'accés a l'àmbit d'estudi (ronda Ibèrica, av. Josep Coroleu...).

L'Estudi aporta informació (extreta del Pla de Mobilitat) referent a l'aranya de trànsit de la ciutat, la distribució horària del trànsit de la ciutat i el nivell de saturació de la xarxa viària.

Cal destacar que la vialitat que envolta l'àmbit d'estudi generalment compta amb intensitats de trànsit molt baixes (menys de 1.000 vehicles/dia), excepte en el carrer del Pare Garí (5.000-7.000 vehicles/dia) i el tram nord de la Rambla de Salvador Samà (3.000-5.000 vehicles/dia). Així mateix, en tot aquest àmbit aquesta vialitat presenta un nivell de saturació inferior al 60% en tots els casos.

L'Estudi incorpora informació gràfica de la xarxa viària i dels principals itineraris per accedir al sector. Des de l'equip redactor del present informe es considera vàlida la documentació aportada.

#### 5. Xarxa de transport públic

L'EAMG descriu l'oferta de transport públic existent a la ciutat. En relació a l'àmbit d'estudi i pel que fa a la **xarxa d'autobús urbà** el sector disposa de connexió a les línies L1, L3 i L4. En concret a les parades Pare Garí - pl. Fàbrica Nova (Bus L1, Parada 13), Rbla. Salvador Samà - Jardí (Bus L1, Parada 16), Rbla. Salvador Samà - Jardí (Bus L4, Parada 17), Pare Garí - Av. Francesc Macià (Bus L1, Parada 34), Aigua - Bruc (Bus L1, Parada 36) i Torre d'Enveja - Ordi (Bus L3, Parada 12).

Pel que fa a la **xarxa d'autobús interurbà** de connexió amb l'àmbit, es pot accedir a diverses parades d'accés a aquesta oferta a menys de 750 metres del límit del sector.

També aporta informació en relació a la xarxa ferroviària i també a l'oferta de l'autobús interurbà nocturn.

L'Estudi incorpora informació gràfica de les línies esmentades, així com l'emplaçament de les parades existents i de les seves àrees d'influència.

L'Estudi detalla el recorregut de les línies i la seva relació de parades, aporta dades de freqüències de pas, i també incorpora informació sobre el nombre d'usuaris actual d'aquesta oferta.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

## 6. Mobilitat a peu i en bicicleta

L'Estudi assenyala que les condicions d'accessibilitat a peu són bones. En aquest sentit, l'Estudi destaca que hi ha diversos carrers de l'entorn de l'àmbit d'estudi que formen part de la xarxa principal per a vianants de la ciutat (carrer del Pare Garí, carrer de l'Aigua, Rambla de Salvador Samà...). Així mateix, també descriu quina és la vorera de l'àmbit de l'estudi, essent majoritàriament vials de plataforma única si bé encara resta algun vial amb la vorera estreta (d'amplada inferior a 1 metre). També aporta informació (extreta del Pla de Mobilitat Urbana) referent a les intensitats mitjana diària de vianants a part dels vials de la ciutat.

Així, tot l'àmbit inclòs en la modificació puntual està inclòs en la zona de trànsit pacificat segons el PMU i a més compta amb molta proximitat a eixos comercials principals.

L'Estudi aporta informació gràfica dels itineraris principals, la qual és millorable tant en la seva representació i escala, com en representar aquesta xarxa juntament amb l'oferta de transport públic entorn del sector.

Quant a la mobilitat amb bicicleta, l'EAMG indica que la ciutat compta amb 17 km de xarxa de carrils bici als qual cal sumar-hi 12 km de vies pacificades on la circulació en bicicleta es pot realitzar amb unes bones condicions de comoditat i seguretat per al ciclista. En l'àmbit de la modificació puntual i en tota la vialitat de l'entorn, la bicicleta pot conviure amb la resta de la mobilitat circulant per la calçada.

Així mateix, també cal destacar que la ubicació cèntrica de l'àmbit d'estudi permet una bona connectivitat en bicicleta en bona part dels sectors de la ciutat, si bé aquesta xarxa millorarà amb l'execució de la xarxa prevista al PMU.

L'EAMG descriu quina és l'oferta d'aparcament per a bicicletes de la ciutat i aporta informació referent a la Intensitat Mitjana Diària (IMD) de ciclistes als principals itineraris de la ciutat.

Des de l'equip de redacció del present informe es considera vàlida la informació aportada.

## 7. Incidència de la mobilitat generada

L'EAMG considera que amb l'oferta actual i amb les millores previstes pel Pla de Mobilitat Urbana, els possibles desplaçaments que es puguin generar en altres modes podran ser absorbir sense problemes.

Pel que fa a l'impacte dels desplaçaments generats en **vehicle privat**, l'Estudi destaca que la modificació puntual s'emmarca en un àmbit de pacificació del trànsit al centre de la ciutat i que pretén convertir tot el nucli urbà en una àrea preferent per a la mobilitat a peu i amb bicicleta, ampliant la xarxa actual de carrers d'ús prioritari per a vianants. El Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible ha definit una malla de la xarxa viària que atorga als carrers de l'entorn de l'àmbit d'estudi: Pare Garí, Tarragona, Rambla Salvador Samà... un caràcter secundari i que compta amb capacitat suficient per absorbir els 677 desplaçaments diaris previstos.

El desenvolupament d'aquesta modificació puntual no possibilitarà la prolongació de la Rambla de Salvador Samà i la seva connexió fins a la Ronda Ibèrica. En base a les

intensitats de trànsit existents, a la documentació aportada i a les actuacions de convertir aquest àmbit de la ciutat en un sector de mobilitat pacificada, des de l'equip redactor del present informe es considera raonable aquesta opció de xarxa viària i la no potenciació d'aquest eix en la connexió motoritzada cap al passeig Marítim.

En relació als desplaçaments en transport col·lectiu, l'estudi considera que la proximitat de l'àmbit de la modificació puntual a les parades de transport urbà i la proximitat també a una parada de transport interurbà, i l'oferta existent de serveis resulta suficient per absorbir dels nous desplaçaments generats (183 viatges/dia).

## 8. Estimació de la demanda d'aparcament

Pel que fa a les places d'aparcament a reservar fora de calçada, el Decret 344/2006, estableix l'obligació de reservar places fora de la via pública destinades a aparcament per a bicicletes en tots els usos, i per a turismes i motocicletes en cas d'ús residencial, d'estacions de ferrocarril i d'autobusos interurbans. En aquest sentit l'EAMG fa la reserva segons les ràtios del Decret 344/2006 i determina que aquests se situaran en l'aparcament soterrat previst al sector (que es definiran en un posterior Pla de Millora Urbana).

Quant a la reserva **d'aparcaments per a bicicletes**, l'Estudi aplica també les ràtios del Decret 344/2006, si bé especifica que el valor obtingut és molt superior al previst tant en el repartiment modal de l'EAMG com en els objectius del Pla de Mobilitat Urbana de la ciutat, i proposa adoptar-ne un valor inferior.

Des de l'equip de redacció del present informe no **s'accepta una reducció respecte a la ràtio d'aparcament establerta en el Decret 344/2006 en els usos residencial, comercial i equipaments, i únicament resulta acceptable una certa reducció de la ràtio en l'ús de les zones verdes, si bé aquesta resultarà ampliable a càrrec del promotor en funció de la demanda.**

Un aspecte que l'Estudi no contempla és la necessitat d'incloure punts de recarrega elèctrica al 2,5% de les places previstes, tal i com indica el Reial Decret 1053/2014. En aquest sentit **des de l'equip de redacció del present informe s'indica la necessitat d'assegurar el compliment d'aquesta normativa.** Així, en els aparcaments vinculats als habitatges caldrà disposar de com a mínim de la preinstal·lació elèctrica per a la recàrrega de vehicle elèctric, mentre que en el nou aparcament soterrat que es definirà en un Pla de Millora Urbana posterior, caldrà garantir com a mínim la ràtio de punts de recàrrega previst en aquest Reial Decret.

La taula següent mostra les reserves d'aparcament mínimes segons les ràtios que indica el Decret:

Usos	Increment Àrea (m <sup>2</sup> )	Increment Sostre edificable (m <sup>2</sup> )	Total aparcaments bicicleta	Total aparcaments turisme	Total aparcaments motocicleta
residencial	3.852,42	9.243,00	185	93	46
comercial		1.027,00	10		
altres equipaments		500,00	5		
zona verda	5.063,35		51		
<b>TOTAL</b>	<b>8.915,77</b>	<b>10.770,00</b>	<b>251</b>	<b>93</b>	<b>46</b>

## 9. Distribució Urbana de Mercaderies

El Decret 344/2006 assenyala que resulta necessari la reserva de places d'aparcament a la xarxa viària, de dimensió 3 x 8 metres i destinades a càrrega i descàrrega de mercaderies. La ràtio que estableix és d'1 plaça/1.000 m<sup>2</sup> de superfície comercial.

Per altra banda, a fi de reduir el nombre d'operacions de càrrega i descàrrega, el Decret 344/2006 fixa que els locals comercials han de destinar per a magatzem un mínim d'un 10% del sostre, tret que es tracti d'activitats comercials que per les seves característiques especials, justifiquin adequadament la manca de necessitat de magatzem per als seus productes.

Pel que fa a l'espai destinat a magatzem, l'EAMG fixa com a condicionant el mateix que estableix el Decret 344/2006, mentre que en relació a la reserva de places de càrrega i descàrrega, en preveu una plaça que s'ubicaria al carrer Tarragona.

## 10. Mesures correctores

### Xarxa de transport públic:

La present proposta no contempla cap actuació de millora ni d'ampliació de la xarxa actual.

### Xarxa bàsica per a vehicles

L'EAMG no incorpora cap tipus d'actuació sobre la xarxa viària.

### Xarxa de vianants i bicicletes

A nivell d'accessibilitat, la major part dels vials de l'àmbit d'estudi són de plataforma única, si bé encara en resta algun vial amb les voreres molt estretes. L'EAMG cita que el Pla de Mobilitat Urbana i Sostenible ha previst la conversió a plataforma única de tots els vials del nucli antic que encara disposen de voreres inferiors a 1 metre, inclosos els que es troben inclosos en l'àmbit de la MPPGOU (carrer de les Tires).

Des de l'equip redactor d'aquest informe es considera recomanable vincular aquest modificació puntual a la conversió del carrer de les Tires a vial de plataforma única.

## 11. Mobilitat i gènere

L'Estudi no incorpora dades de mobilitat per gènere.

Des de l'equip de redacció del present informe s'indica la **necessitat d'incloure dades de mobilitat i gènere tal com indica el Decret 344/2006.**

## 12. Finançament de les càrregues derivades de la mobilitat generada

L'Estudi no contempla cap actuació que incorpori finançament.

### 13. Conclusions

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada per la *Modificació Puntual del PGOM en l'àmbit d'estudi delimitat per acord de Ple de 15/12/2008 que inclou el sector del Pla Especial Cap de Creu – Sant Onofre – Rambla Samà (Subzona 9a), incloent les finques 2, 2b i 4 del C/ Sant Onofre i les finques 19, 21 i 23 del C/ Santa Anna de Vilanova i la Geltrú*, compta amb els elements necessaris per aconseguir una mobilitat sostenible, d'acord amb els principis de la Llei de la Mobilitat 9/2003 i del propi Decret 344/2006, per la qual cosa s'emet informe **favorable**. No obstant això, s'estableixen unes **condicions** relatives al seu desenvolupament, que s'hauran de tenir en compte en la redacció dels corresponents projectes constructius o en les mesures de gestió que correspongui:

- Cal realitzar una proposta de dotació de places d'aparcament per a bicicletes en base a les ràtios que estableix el Decret 344/2006.
- Cal tenir en compte la irrupció dels vehicles elèctrics, amb l'objectiu de dotar com a mínim a un 2,5% de les places d'aparcament previstes de punts de recàrrega elèctrica, tal i com estableix el Reial Decret 1053/2014.
- Cal incloure dades referents a la mobilitat per gènere.

Se sol·licita al promotor que adapti la redacció de l'EAMG a les modificacions que es proposen en el present informe, així com als continguts que determina el Decret 344/2006 i que es reflecteixen en l'aplicatiu per a la redacció dels Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de l'ATM. Una vegada realitzades aquestes modificacions caldrà enviar una còpia del document a l'Autoritat del Transport Metropolità.

Barcelona, 30 de març de 2016

Lluís Alegre i Valls  
Director tècnic